CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES CINQ-CENTS.

RAPPORT

FAIT

PAR L. B. GUYTON,

AU NOM DE LA COMMISSION DES CANAUX,

Sur l'état de ſituation du canal de Saone-&-Loire (ci-devant du Charolois), & ſur le message du Directoire exécutif du 22 ventôſe an 4, relatif à ce canal.

Séance du 3 Floréal, an V.

CITOYENS REPRÉSENTANS,

Pourvoir à la conſervation des canaux qui ont été exécutés pour faciliter les communications dans l'intérieur, aſſurer leur entretien ſur leurs propres produits, établir un régime

A

de surveillance qui garantisse la solidité des ouvrages, augmenter leur influence sur la prospérité du commerce, par les perfectionnemens dont leur navigation est susceptible ; les utiliser enfin comme propriétés nationales, à raison du revenu que le trésor public peut en retirer : voilà le but que vous vous êtes proposé dans les deux résolutions que vous avez prises relativement aux canaux du midi, d'Orléans & de Loing ; voilà les principes que votre commission a suivis dans le nouveau travail qu'elle vous présente aujourd'hui, & qui a pour objet le canal du centre ou de Saone-&-Loire (ci-devant de Charolois.)

La discussion solemnelle qui a eu lieu sur cette matière dans les deux Conseils, a fait connoître les vrais principes ; elle a fixé, par l'autorité de la loi, les opinions que l'esprit de système ou des considérations particulières auroient pu entraîner hors de la ligne sur laquelle se trouvent réunis l'intérêt politique & la justice distributive.

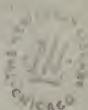
Ce sont désormais des vérités consacrées, qu'un grand canal de navigation ne peut être une *propriété privée* dans la juste acception de ces expressions ; qu'il sort de cette classe par cela seul qu'il est à l'usage public, indépendamment de la volonté de celui qui le possède ;

Qu'il fait *partie du domaine public* comme les rivières & les chemins ; qu'il est de même sous la surveillance immédiate & perpétuelle du gouvernement :

Que la propriété dans ce cas ne doit s'entendre que du droit d'en percevoir les produits, & d'exploiter les fonds qui en dépendent ; que c'est uniquement dans ce sens qu'il peut être qualifié *propriété nationale* ;

Que les concessions qui en ont pu être faites n'ont rien de commun avec les domaines disponibles de leur nature, qui n'étoient affectés de la tache de l'engagement, que parce qu'ils avoient été momentanément dans la main du fisc ;

Que ces concessions ne peuvent en conséquence être révoquées par forme de rachat en remboursant la finance ou ce qui a été pris pour équivalent, mais seulement pour cause



d'utilité publique vérifiée, & après une juste & préalable indemnité comme de toute autre propriété ;

Que s'il est contre la nature de la chose qu'un domaine affecté d'une perpétuelle servitude envers la puissance publique, qui n'existe que sous sa surveillance immédiate, devienne l'objet d'une aliénation perpétuelle ; il n'est pas moins certain que la foi doit être gardée au contrat pour conserver la possession jusqu'à l'entière indemnité ;

Que comme il importe à la nation que ces établissemens se multiplient par des spéculations particulières pour l'agrandissement & la prospérité de son commerce, qui, sans cela seroient pour long-temps ajournés, il faut que la législation en cette partie offre, dans l'invariabilité de ses principes, toute sûreté à ceux qui peuvent se livrer à de pareilles entreprises ;

Que si la concession doit avoir un terme, comme l'a pensé l'Assemblée constituante, sa durée n'a essentiellement d'autre limite que celle qu'indique la pleine & large indemnité de l'entrepreneur, combinée d'après les motifs de modérer les droits en faveur du commerce dès les premières années de jouissance ;

Enfin, que l'engagement est d'autant plus sacré, que les intérêts respectifs ont été plus sévèrement discutés lorsque les choses étoient entières, & l'époque de la compensation déterminée d'après les chances de perte & de gain les plus probables.

Votre commission n'aura pas aujourd'hui besoin de faire l'application directe de ces principes, puisque le canal du centre est tout-à-la-fois & sans contradiction *partie du domaine public & propriété nationale ;* mais elle a pensé que vous ne désapprouveriez pas qu'elle saisît la première occasion de recueillir les lumières produites par le choc des opinions, pour en former les bases de la législation générale des canaux qui doivent désormais éclairer sa marche, & mettre en harmonie les différens projets qu'elle aura à vous présenter.

Le canal du centre, l'une des plus grandes entreprises de

ce genre, puisqu'il réunit les deux mers par une ligne de communication qui s'étend des Bouches-du-Rhône à Nantes, avoit été projeté depuis long temps ; c'est-à-dire que les grands avantages qu'il devoit procurer, & qui ne pouvoient être contestés, avoient de temps en temps excité de nouveaux efforts pour démontrer la possibilité de l'exécution. Il paroît que les frères Raguet Brancion y parvinrent, il y a environ quinze ans, par des recherches & des travaux faits à leurs frais ; mais les ci-devant états de Bourgogne ayant offert de se charger eux-mêmes de la construction & de l'entretien de ce canal, la concession leur en fut faite à perpétuité, par édit du mois de janvier 1783, à la charge d'une pension de 10,000 livres pour chacun des frères Brancion, avec révocation de toute concession précédente, & la clause devenue abusivement de style dans ces concessions comme dans celles de fonds domaniaux, que les frais à faire & les avantages qui devoient en résulter, tiendroient lieu de finance & de prix d'aliénation incommutable.

Les états autorisés à emprunter pour acquérir les fonds & subvenir aux frais de construction ne tardèrent pas à faire ouvrir le canal de Châlon-sur-Saone à Digoin, sur une étendue de 118.55 kilomètres (60840 toises ancienne mesure) ; le point de partage fut établi à l'étang de Longpendu, trois rigoles creusées pour y amener les eaux, cinquante écluses successivement construites pour descendre à la Saone, & trente pour descendre à la Loire ; & l'on vit en 17·2 le premier bateau faire le trajet entier de cette nouvelle communication des deux mers.

Mais on conçoit qu'un canal n'est pas achevé lorsqu'on vient d'y mettre l'eau ; qu'il exige encore pendant plusieurs années de nouveaux ouvrages pour augmenter ses réservoirs en proportion de la dépense d'eau mieux connue, pour consolider les parties foibles, & le mettre à l'abri des accidens qu'il eût été difficile de prévoir.

Indépendamment de ces chances communes à toutes les constructions de ce genre, on ne peut se dissimuler (comme

l'obfervoit déja le rapporteur des comités d'agriculture & des travaux publics de la Convention nationale ; que, foit empreffement de jouir, foit dans des vues d'économie, on n'a pas pris toutes les précautions néceffaires pour affurer les digues, prévenir les pertes d'eau, & donner aux travaux de maçonnerie la folidité convenable. Les rapports qui ont été mis fous les yeux de votre commiffion, annoncent même la néceffité de refaire en entier les paremens de plufieurs éclufes, déja ruinés par la mauvaife qualité des moëllons, & la compofition vicieufe des briques que l'on a cru pouvoir y employer.

Ce ne fera pas malheureufement la dernière faute qui aura pris fa fource dans ce préjugé bien digne des temps d'ignorance, que l'art de l'ingénieur, circonfcrit dans la fcience des quantités & des dimenfions, peut négliger l'étude des propriétés des corps fur lefquels il s'exerce. Ce langage qui trouve encore parmi nous trop d'approbateurs, eft plus juftement apprécié chez un peuple dont la politique ambitieufe femble fondée principalement fur la profpérité de fes arts & de fon commerce, & s'agrandir en proportion des reffources qu'ils procurent à fon gouvernement. On ne dit pas à Londres : à quoi fert la chimie à un ingénieur ? Mais l'ingénieur chargé de diriger quelque conftruction importante fe met à l'école du chimifte pour connoître la nature des matériaux qu'il aura à employer. L'un des hommes les plus connus dans toute l'Europe par fes inventions, par les perfectionnemens de machines de tout genre; le conftructeur enfin du fuperbe fanal d'Edyftone, *Smeaton*, vient d'en donner tout récemment l'exemple, & s'eft honoré de publier lui-même, dans fon ouvrage fur ce fanal, l'hiftoire de fon apprentiffage dans cette fcience, & les applications qu'il en a faites pour trouver la meilleure compofition des cimens propres à réfifter aux mouvemens des eaux (1). Ce témoignage femble fait

(1) Bibliothèque britannique, tome III, pag. 98.

pour révéler à tout homme impartial le ſecret motif de ceux qui repouſſent comme inutile toute inſtruction qui leur eſt étrangère.

Ce n'eſt donc pas ſeulement parce que le canal du centre eſt encore à la première épreuve des chocs auxquels ces ſortes de conſtructions ſont expoſées, qu'il exige en ce moment de grands travaux; c'eſt auſſi parce qu'une partie de ces conſtructions n'a pas été exécutée avec des matériaux capables d'une ſuffiſante réſiſtance. Pour faire juger à quel point il devient preſſant d'arrêter les progrès des dégradations, il ſuffira d'ajouter que depuis que l'eau y a été miſe, il n'a pas été poſſible de pourvoir aux réparations les plus urgentes faute de fonds pour payer les ouvriers; qu'il ne s'y perçoit aucun droit de navigation; que la recette eſt nulle, ſi l'on en excepte environ trois ou quatre mille francs de produit de biens ruraux, les étangs n'étant pas même encore en valeur; en un mot, que les frais de régie, les ſalaires des éclufiers, & les gardes ſont encore à la charge de la nation.

Dès le 22 ventôſe de l'année dernière, le Directoire exécutif vous adreſſa un meſſage ſur la néceſſité de réunir les eaux de pluſieurs étangs au point de partage de ce canal, & de prolonger la rigole de Torcy.

Votre commiſſion procédant à l'examen de ce meſſage, & des trois mémoires qui y étoient joints, ne tarda pas à s'appercevoir qu'ils ne contenoient pas les baſes eſſentielles de la déciſion qu'elle devoit vous propoſer, & même que le Directoire exécutif avoit été trompé ſur quelques-uns des faits les plus importans; elle arrêta le 6 germinal de lui demander de nouveaux éclairciſſemens; pluſieurs rapports lui ont été remis ſucceſſivement; &, par ce moyen, elle ſe trouve en état de ſoumettre aujourd'hui à votre diſcuſſion toutes les queſtions qui intéreſſent la conſervation de ce canal, ſon entretien, la perfection de ſa navigation, les avantages qu'il doit aſſurer au commerce, & l'économie des finances de la République.

De la propriété du canal du centre.

Il n'y a pas à craindre, comme je vous l'ai déja annoncé, qu'il se présente aucun concessionnaire pour contester à la nation la propriété ou la jouissance de ce canal & de ses dépendances. Les ci-devant états de Bourgogne n'étoient que des administrateurs du domaine public dans cette partie de la France ; les dettes qu'ils ont contractées pour subvenir aux frais de cette entreprise (& qui, suivant un mémoire de l'administration de département, s'élevoient à environ 14 millions lors de leur suppression), sont devenues dettes nationales ; ceux qui pouvoient prétendre à quelques récompenses, comme inventeurs, à une indemnité des dépenses occasionnées par leurs recherches, ont traité du rachat des pensions qui leur avoient été assignées, & en ont reçu le prix réglé de gré à gré entre eux & les ci devant états : ainsi tous les titres se réunissent pour consolider l'entière propriété & la jouissance actuelle dans les mains de la nation.

Des moyens de pourvoir à l'achèvement, aux réparations & entretien de ce canal.

Sur quels fonds seront prises les sommes nécessaires à l'achèvement de plusieurs parties essentielles du canal du centre, les dépenses d'administration, de réparations & d'entretien? Les résolutions que vous avez précédemment adoptées à ce sujet, & qui sont devenues lois par la délibération du Conseil des Anciens, dispensent votre commission de rappeler des principes consacrés par l'usage de tous les temps. Il est juste que l'entretien de la chose soit payé par ceux à qui elle profite ; & si le prix exigé pour en user peut produire un excédent sans surcharge pour le commerce, sans diminuer les avantages qu'il doit en retirer, négliger de le faire entrer au trésor public, sur le fondement qu'il n'y

produiroit qu'une bonification de quelques cent mille francs, ce feroit volontairement appauvrir l'état, ou bleffer l'égalité dans la répartition des charges, en cherchant à retrouver, dans la maffe des impofitions générales, l'indemnité d'un abandon qui feroit une vraie prérogative pour quelques individus.

L'édit de janvier 1783, portant conceffion de ce canal aux états de Bourgogne, avoit autorifé la perception d'un droit de navigation & d'éclufe; mais elle n'a jamais été établie, parce qu'à l'époque de l'ouverture, l'opinion publique le confondant avec les péages feigneuriaux, le fit regarder comme fupprimé par l'abolition de la féodalité. Il eft temps de détruire cette erreur, & d'affurer enfin l'entretien de cette grande communication fur fes propres produits.

Votre commiffion ne vous propofera pas de prendre pour bafe de la fixation des droits à percevoir, les fpéculations offertes par les auteurs du projet pour appeler des conceffionnaires. La recette devoit s'élever annuellement à 1,200 mille livres, les frais d'entretien & de régie devoient former enfemble un objet de 80 à 100 mille livres au plus; de forte que la dépenfe de conftruction, fixée par apperçu à une fomme de 8 à 10 millions, pouvoit être rembourfée en quelques années, & préfenter ainfi d'immenfes bénéfices.

Les ci-devant états de Bourgogne, en fe chargeant de l'entreprife, ne comptèrent pas fans doute fur une rentrée auffi prompte des fonds d'avance; mais l'article XV de l'édit de 1783 ne permet pas de douter qu'ils n'euffent réellement le projet & l'efpérance d'amortir fucceffivement les capitaux empruntés, puifque cet article leur accorde *la faculté de diminuer les droits, ainfi qu'ils le trouveront convenable pour le bien du commerce, & fur tels objets qu'ils jugeront à propos*, même avant le rembourfement de l'emprunt.

Il faut convenir cependant, qu'ils ne portèrent pas les droits à percevoir à un taux affez élevé pour affurer des rembourfemens prochains: on voit, au contraire, que plus

occupés du ſoin de rendre cette nouvelle navigation floriſſante & utile au commerce de la ci-devant province qu'ils régiſſoient, que d'éteindre le capital de la dette, ils proposèrent moins au gouvernement un tarif à approuver qu'un *maximum* de droits à fixer, ſe réſervant non-ſeulement de le modérer pour quelques objets, mais ſans doute auſſi de rendre la fixation proportionnelle aux frais de tranſport que les différentes matières peuvent ſupporter, ſuivant l'uſage généralement établi ſur tous les canaux.

Votre commiſſion s'eſt fait un devoir d'entrer dans ces vues dans la rédaction du tarif qu'elle ſe trouve ainſi obligée de vous propoſer, & dont je dois vous mettre en état d'apprécier les principes.

Sur le tarif des droits à établir.

Nous avons ſenti la difficulté d'aſſeoir chaque fixation ſur des baſes d'une vérité aſſez évidente pour obtenir l'aſſentiment général; mais nous ne pouvions pas ne pas prévoir que vous rejetteriez encore plus ſûrement un tarif qui, calqué en un ſeul article ſur l'édit de 1783, aſſujettiroit au même droit, ſans diſtinction, les matières les plus précieuſes comme celles de moindre valeur, les denrées de première néceſſité comme les ſuperfluités du luxe.

On ne peut conteſter, ſans doute, que le poids & la diſtance ſont les élémens les plus ſimples de la fixation du prix des tranſports; mais en les prenant excluſivement pour règle ſur un canal, ce ſeroit évidemment en fermer l'entrée à toutes les matières dont la valeur ſeroit au-deſſous de ce prix moyen, ruiner les manufactures qu'elles alimentent, arrêter les ſpéculations du commerce qui les fait circuler; cette uniformité romproit tout équilibre entre la dépenſe du canal & ſes produits, car ici la dépenſe du tranſport eſt l'eau qu'on tient en réſerve pour le paſſage des écluſes, & celui qui en conſommeroit le plus paieroit le moins, & les marchandiſes de grand volume ſeroient favoriſées au

préjudice des marchandiſes de poids; il n'y auroit plus dès-lors de diſtinction à admettre des marchandiſes ſujettes à avaries, & de celles qui ne le ſont pas; des chargemens de détail & des chargemens à pleine tenue, des tranſports par train (1) & des tranſports ſur bateaux. Concluons donc que le poids & la diſtance ne doivent être ici que la meſure néceſſaire de la quotité du droit fixé, & non la baſe de la fixation; comme le mètre dans la main de l'arpenteur ne donne que des dimenſions, ſans rien préjuger ſur la valeur.

Votre commiſſion n'a rien négligé au ſurplus pour reſſerrer, autant qu'il étoit poſſible, le champ de l'arbitraire que lui préſentoit encore la rédaction d'un tarif approprié dans ce ſyſtême à une nouvelle navigation; elle n'a pas cru devoir en chercher les limites dans des principes abſtraits, qui ne l'auroient conduite qu'à une vaine apparence de régularité, le plus ſouvent en oppoſition avec toutes les convenances locales. Elle a conſulté des commerçans éclairés; elle a fait prendre ſur les lieux des

---

(1) L'ingénieur en chef du département obſerve, dans l'un de ſes mémoires, que l'on n'a pas fait juſqu'à préſent de radeau de bois à brûler ſur ce canal, mais que l'on pourroit en faire; que les bois à bâtir ne s'y voiturent guère autrement qu'en radeaux appelés *baguins* par les mariniers; que tous ces radeaux dégradent beaucoup les levées & les écluſes, & qu'il ſeroit très-intéreſſant que ce genre de navigation fût abſolument proſcrit ſur les canaux. La commiſſion n'a pas cru que vous puiſſiez adopter, comme moyen de conſervation des ouvrages d'un canal, une diſpoſition qui en reſtreindroit les avantages en obligeant à y faire tous les tranſports par bateaux. Si les dégradations occaſionnées par les radeaux ſont plus fréquentes ou plus conſidérables ſur le canal du centre que ſur les autres canaux où ils ſont généralement reçus, il faut ou que leur forme & leur conduite ne ſoient pas aſſujetties à la même police de navigation, ce qu'il eſt facile de réparer, ou que les paremens des levées & écluſes oppoſent moins de réſiſtance: c'eſt un vice de conſtruction à corriger pour obtenir la ſolidité ſans laquelle ces ſortes d'ouvrages n'atteignent pas complétement le but que l'on a dû ſe propoſer.

éclairciſſemens ſur pluſieurs points ; elle a reçu des inſtructions, ſoit de l'adminiſtration centrale, ſoit de l'ingénieur en chef, ſur la forme & les dimenſions des bateaux qui fréquentent ce canal, les eſpèces & quantités de marchandiſes dont ils ſont le plus habituellement chargés, celles que l'on peut eſpérer devoir prendre cette route, quand la navigation ſera plus ſûre & plus continue, les conſidérations générales qui ſollicitent la réduction du droit fixé par l'édit de 1783, & les motifs qui peuvent déterminer, ſpécialement pour quelques matières, une modération plus ou moins conſidérable.

Les notes jointes au projet de tarif, & qui établiſſent le rapport entre le droit fixé par l'édit de conceſſion, & ceux propoſés, vous feront connoître juſqu'à quel point votre commiſſion à cru devoir déférer à ces repréſentations. Elle n'a pas héſité de diminuer & le droit général, & la preſque totalité du tarif des objets ſpécifiés, perſuadée que le premier intérêt étoit de ranimer le commerce, de lui offrir des avantages capables d'enhardir ſes ſpéculations, & de les appeler en même temps vers cette nouvelle communication.

Vous y remarquerez que le vin en futailles, & les marchandiſes qualifiées encombrantes ſont les ſeuls articles ſur leſquels le droit ſe trouve élevé d'à-peu-près un dixième ; mais il ne falloit pas perdre de vue la néceſſité de ſubvenir aux dépenſes de l'achèvement, des améliorations de l'entretien du canal ; dépenſes qui ne peuvent manquer d'être très-conſidérables dans les premières années, ſans leſquelles cependant on feroit perdre au commerce bien plus que l'on ne ſe feroit propoſé de lui accorder de bénéfices par une modération inconſidérée ; & ces deux articles ont paru à la commiſſion les plus ſuſceptibles de porter cette charge.

Cette charge au ſurplus ne ſera pas jugée exceſſive lorſqu'on verra que le poinçon de vin (ſuppoſé du poids de 500 livres), qui paie 1 livre 10 ſous pour le trajet de moins de douze lieues moyennes ſur le canal de Briare, ne paiera ſur celui

du centre que 2 livres 17 ſous pour le trajet de vingt-quatre lieues pareilles. Les marchandiſes *encombrantes* ſont tarifées dans une proportion bien plus inférieure encore à la fixation du droit auquel elles ſont aſſujetties, ſoit ſur le canal de Briare, ſoit ſur ceux d'Orléans & de Loing (1); & parmi ces marchandiſes celles qui, par leur deſtination, méritent la faveur d'une exception, ont dans le tarif un article particulier: c'eſt ainſi que le foin & la paille, par exemple, ne paient que les trois quarts des marchandiſes de poids.

On concevra aiſément que le canal du centre, devant communiquer avec celui de Briare, recevoir du côté de la Loire les mêmes bateaux, ſervir au tranſport des mêmes denrées, c'étoit là principalement que l'on pouvoit chercher des objets de comparaiſon pour adopter, dans la répartition des droits, une meſure qui réunît la ſanction de l'expérience à la garantie de la plus grande concordance avec les localités; c'eſt un rapprochement que la commiſſion s'eſt impoſé avant que d'arrêter chaque article du tarif. Elle a fait plus, elle a étendu ce rapprochement aux tarifs des mêmes droits ſur le canal du Midi, ſur ceux d'Orléans & de Loing, à celui fixé, par l'arrêté du Conſeil de 1702, pour le canal de Saint-Rambert; enfin, à celui qui fut décrété le 18 août 1791, par l'Aſſemblée conſtituante, pour le canal d'Eſſonne. Elle n'a pas été rebutée par la longueur des calculs qui devenoient néceſſaires pour ramener toutes les expreſſions de diſtances à la lieue de cinq kilomètres (2566 toiſes, ancienne meſure) toutes les expreſſions de quantités en pied courant, au cube,

---

(1) Les rapports pour même poids & même diſtance ſont comme il ſuit:

Briare	8 . 72
Orléans.	7 . 52
Loing.	9 . 37
Tarif propoſé	5 . 00

à la mesure, au quintal, &c. à un même poids, & obtenir ainsi des résultats comparables, d'où elle pût tirer les bases les moins arbitraires pour le tarif des droits à établir sur le canal du centre (1); elle ne s'est déterminée à vous le présen-

---

(1) Voici quelques exemples de ces rapprochemen..

Le BLED *paie* par dixain de myriagrammes (environ deux quintaux ou 204.44 livres), & pour la lieue de cinq kilomètres,

		centimes.
Sur le canal du Midi		4
de Briare		3 . 517
d'Orléans		2 . 852
de Loing		3 . 565
de Saint-Rambert		6 . 388
d'Essonne		2 . 871
du Centre	tarif de 1783	4 . 271
	projet de la commission	2 . 852

Le BOIS A BATIR, chargé sur bateau, *paie*

Sur le canal du Midi		4
de Briare		1 . 707
d'Orléans		1 . 468
de Loing		1 . 833
de Saint-Rambert		2 . 129
d'Essonne		1 . 515
du centre	tarif de 1783	4 . 371
	projet	2 . 583

Le CHARBON DE TERRE, en charge de bateau, (le bateau à vingt-deux pouces de tenue d'eau, évalué moyennant soixante-quinze milliers) *paie*, aussi par dizain & pour cinq kilomètres,

Sur le canal du Midi	2 . 666
de Briare	0 . 542

ter qu'après s'être ainsi convaincue que les intérêts de l'agriculteur, du commerçant, du fabricant & du consomateur y seroient autant & plus ménagés que dans aucune autre branche de navigation artificielle ; & cependant que la masse des produits s'accroissant progressivement par la sûreté de cette nouvelle communication, & à raison des avantages qu'elle présenteroit par la modération même des droits, couvriroit bientôt les dépenses fixes & éventuelles, & finiroit par donner au trésor public un revenu proportionné à l'importance de cette propriété nationale.

Seroit-il besoin de le redire encore ? le seul moyen de rendre ce revenu profitable aux finances de la République, c'est, sans contredit, de le mettre en ferme, non pas pour la perception des droits qui n'offre que des chances peu variables ou même avantageuses, qui, de sa nature est la plus facile à tenir en régie ; mais pour porter dans les travaux d'entretien une surveillance intéressée que l'on ne peut attendre d'une administration publique. Sans cela, on peut prédire, sans crainte de se tromper, que les recettes seront rarement au pair des dépenses, & quelquefois au-dessous ; au lieu qu'un fermier à longues années entre réellement en société avec le propriétaire par l'intérêt qu'il prend à la durée des ouvrages, à l'augmentation des produits qui deviennent son patrimoine. Si, dans ce contrat, la nation est obligée d'abandonner la portion qui assure le bénéfice du fermier,

---

			centimes
Sur le canal	d'Orléans		0 . 466
	de Loing		0 . 582
	de Saint-Rambert	tarif de 1702	6 . 84
		tarif réduit en 1746	1 . 217
	d'Essonne		1 . 532
	du centre	tarif de 1783	4 . 371
		projet	0 . 544

elle entre aussi en partage des fruits créés par son économie active & industrieuse, ou, pour mieux dire, elle n'abandonne qu'une part de l'excédant qui n'existeroit pas dans un autre état de choses.

Tel a été le résultat univoque de la discussion qui a précédé dans les deux Conseils les lois des 21 vendémaire & 27 nivôse derniers; tel il sera toutes les fois qu'on agitera en thèse générale la question de savoir s'il est de l'intérêt de la République de faire régir les canaux pour son compte, ou de mettre en adjudication conjointement les dépenses ordinaires & accidentelles d'entretien & la perception des droits d navigation Vous en avez eu une preuve frappante, il y a quelques jours, dans l'hommage qu'ont été forcés de rendre à ce principe les orateurs qui ont appuyé les réclamations des départemens du midi contre toute espèce de mise en ferme du canal qui les traverse. Les citoyens de ces départemens ne forment qu'un vœu bien naturel; ils se sont bien trouvés de l'administration établie par les concessionnaires; ils se flattent qu'elle pourra être conservée, avec tous ses avantages, sous la direction d'une régie publique; le temps ne tardera pas à détruire cette illusion; & l'expérience de tous les jours, dans toutes les parties, ne confirme que trop ces tristes vérités que rien ne ressemble moins à la gestion d'un père de famille, qu'il n'en est point qui soit à-la-fois moins conservatrice & moins productive.

Il est cependant ici une considération puissante qui ne permet pas à la commission de faire immédiatement l'application rigoureuse de ces principes au canal du centre; elle l'a trouvée dans un mémoire qui lui a été adressée par le ministre des finances, sur la situation générale des canaux de la République. Le produit des droits de navigation est absolument inconnu, puisqu'il n'y a jamais eu de perception établie; le contrat seroit trop aléatoire pour que vous puissiez l'autoriser; il faut attendre que le temps ait donné les bases d'après lesquelles un entrepreneur peut faire une spéculation raisonnable & le gouvernement consentir

l'adjudication ſans bleſſer les intérêts de la République. Il a paru à votre commiſſion que ces baſes pouvoient être acquiſes dans un eſpace de trois années : c'eſt le terme qu'elle vous propoſera de fixer.

Il me reſte à vous faire connoître le réſultat de ſa délibération ſur le meſſage du directoire exécutif, relatif à ce canal.

Sur le meſſage du directoire exécutif, concernant la réunion de quelques étangs au point de partage & la conſtruction de la rigole de Torcy.

Le directoire exécutif, en vous expoſant dans ſon meſſage la néceſſité d'augmenter le volume d'eau au point de partage de ce canal, d'après les mémoires qui lui avoient été fournis par le miniſtre des finances & par l'ingénieur du département, vous en a indiqué deux moyens; le *premier*, la réunion de vingt-ſix étangs déſignés dans un état joint à ſon meſſage, le *ſecond*, la conſtruction de la rigole appelée de *Torcy*, déja en partie exécutée.

Votre commiſſion s'apperçut au premier examen, 1°. que pluſieurs des étangs compris dans l'état étoient ſuppoſés biens nationaux, tandis qu'ils étoient réellement la propriété de quelques particuliers, que le volume de leurs eaux & leur poſition n'étoient pas ſuffiſamment déterminés dans les mémoires joints au meſſage pour mettre en évidence l'utilité de leur réunion; 2°. que la fonderie du Creuzot étoit préſentée comme un établiſſement national dont on augmenteroit la valeur & l'utilité pour les approviſionnemens de guerre par l'achèvement de la rigole de Torcy. Elle crut devoir demander au directoire exécutif de nouveaux éclairciſſemens pour être en état de préſenter au conſeil un projet de réſolution établi ſur des baſes ſûres.

Ces éclairciſſemens lui ont été adreſſés par le miniſtre de l'intérieur, dans un mémoire très-détaillé de l'ingénieur en chef du département, en date du 8 prairial dernier.

Votre commiſſion y puiſera d'abord tout ce qui eſt relatif à l'augmentation du volume d'eau par la réunion des étangs; elle s'occupera enſuite de la rigole de Torcy.

Etangs à réunir au point de partage.

C'eſt un principe inconteſtable que la continuité de la navigation d'un canal, & par conſéquent les avantages qu'elle procure, dépendent eſſentiellement de l'abondance des eaux au point de partage, & de l'étendue des réſervoirs qui l'alimentent.

L'ingénieur du département obſerve, dans ſon mémoire, que, dès le commencement de l'an 3, la commiſſion des travaux publics avoit autoriſé l'adminiſtration du canal à acquérir tous les étangs qui pourroient ſervir de réſervoirs, & qui étoient alors portés au nombre de 32, compris ceux deſtinés à l'empoiſſonnement.

Il reconnoît cependant que depuis cette époque la dépenſe d'eau a conſidérablement diminué par les dépôts des eaux troubles qui ont arrêté les filtrations, & par les opérations faites aux corrois, de ſorte qu'*il croit que le nombre de 32 étangs, tant nationaux que particuliers, que l'on avoit d'abord préſenté, peut être réduit à onze.*

Il ſeroit inutile d'entrer ici dans tous les détails que préſente ce rapport ſur la poſition de chacun de ces étangs, leur étendue, les eaux qu'ils raſſemblent, & les reſſources qu'elles peuvent fournir. Votre commiſſion a penſé que tous ces réſultats ſeroient beaucoup mieux ſaiſis lorſqu'ils ſeroient réunis dans un même tableau.

Vous y verrez d'abord que des onze étangs, dont la réunion eſt propoſée, ſix ſeulement ſont deſtinés à augmenter les réſervoirs d'eau; que leur ſituation eſt auſſi avantageuſe que l'on peut le deſirer, ſoit à raiſon de leur proximité, ſoit par l'élévation du point où ils verſent leurs eaux; & qu'ils peuvent donner, par leurs propres eaux, & indépendamment de ce que quelques-uns reçoivent de divers ruiſſeaux un volume d'eau de 24,653,418 pieds cubes,

c'eſt-à-dire, élever de 4 pieds de hauteur 60 kilomètres, ou environ 12 lieues moyennes du canal.

Les cinq autres ne peuvent avoir la même deſtination. Le plus conſidérable n'a que deux arpens. Mais ces petits étangs ſont néceſſaires pour la deſſerte des grands, ſoit pour leur empoiſſonnement, ſoit pour donner la facilité de diſpoſer de la totalité des eaux des grands étangs dans les temps de ſéchereſſe, ſans perdre le poiſſon : ils reſteroient ſans valeur ſi on les ſéparoit.

Ces onze étangs forment enſemble une ſurface de cent cinq arpens, (l'arpent de 100 perches de 22 pieds).

Les premiers mémoires remis à la commiſſion portoient qu'ils étoient tous propriétés nationales. Mais des inſtructions plus exactes ont fait connoître que les étangs enclavés dans la forêt d'Avoiſe, étoient actuellement poſſédés par les citoyens Bonin & Maudidier, qui ſe ſont rendus adjudicataires du domaine d'Avoiſe, bien ci-devant eccléſiaſtique, contigu à la forêt nationale du même nom, & qui prétendent que ces étangs faiſant partie de la ferme du domaine d'Avoiſe, ſont compris dans leur acquiſition.

Pour ce qui eſt des étangs *Leduc* & *Lamotte-Bouchot*, il n'y a pas de doute qu'ils appartiennent à la République. Le dernier n'eſt plus en nature d'étang ; mais la chauſſée ſubſiſte, il ſera aiſé de rétablir la bonde. Le premier n'eſt ſuſceptible d'aucun produit, attendu qu'il reçoit les eaux des fonderies du Creuzot, tellement chargées de matières métalliques qu'elles feroient périr ſur-le-champ le poiſſon que l'on y mettroit.

Les eaux de cet étang font tourner un moulin dont le propriétaire payoit un écu au domaine avant la ſuppreſſion des droits féodaux, & qui a déja manifeſté l'intention de diſpoſer excluſivement de ſes eaux.

Votre commiſſion ſe gardera bien d'entrer dans la diſcuſſion de ces diverſes prétentions qui, indépendamment qu'elles ne peuvent être jugées qu'à la vue des titres, ſont ici étrangères au fond de la queſtion ſoumiſe au Corps légiſlatif, parce que, s'il eſt reconnu que la propriété de

ces eaux, ou le droit d'en disposer, en quelques mains qu'ils se trouvent, doivent céder à l'utilité publique, qui en réclame la réunion au canal, ce sera au gouvernement à veiller, en exécution de la loi, à ce que la République n'achète pas ce qui lui appartient; ou, s'il existe réellement sur cet étang une servitude qui anéantiroit l'effet de la réunion au canal, à la faire cesser moyennant une juste indemnité, aux termes de la constitution.

La seule question qui doive nous occuper est donc de savoir s'il y a utilité dans la réunion proposée, si les avantages qui doivent en résulter sont de nature à décider les sacrifices qu'elle exige. Votre commission ne pense pas que cela puisse faire la matière d'un doute. Un canal ne rend des services réels au commerce qu'autant que sa navigation est sûre & continue; que les spéculations de ceux qui y chargent leurs marchandises ne leur tournent pas à perte par les retards & avaries qu'elles éprouvent à raison des chommages fréquens & inattendus. Il est prouvé par les rapports des ingénieurs que, dès qu'il s'est passé vingt ou vingt-cinq jours sans pluie, les ruisseaux deviennent insuffisans pour fournir au point de partage, tellement que sans la ressource des étangs & des rigoles, la navigation pourroit être interrompue dès le mois de floréal. Par la réunion des étangs dont il est question, elle pourra être entretenue trois ou quatre décades de plus dans les temps de sécheresse. Aussi voyons-nous que ces réservoirs ont toujours fait partie du plan général pour l'achèvement de ce canal. Si l'on considère enfin que, d'après l'apperçu des prix de location de ces étangs, leur estimation sur le pied de vingt-deux fois le revenu ne formeroit pas un capital de 22,000 liv., on n'hésitera pas de conclure que ce sacrifice n'est rien en comparaison des grands avantages qu'assurera à la République la continuité de la navigation d'un canal, qui établit la communication des deux mers par le centre de son territoire, qui doit augmenter la valeur de ses productions par la facilité des transports, qui ne tardera pas d'opérer une diminution

très-ſenſible dans les dépenſes d'entretien des routes de terre, & qui donne enfin à ſon gouvernement les moyens de porter rapidement & à peu de frais les approviſionnemens & les munitions de guerre par-tout où la ſûreté extérieure en indiquera le beſoin.

Sur l'achèvement de la rigole de Torcy.

Il y a plus de difficulté pour ce qui regarde l'achèvement de la rigole de Torcy; & pour en ſaiſir l'objet, il faut diſtinguer ce qui tient au projet général de la navigation du canal, & ce qui y a été ajouté pour la deſſerte de la fonderie de Creuzot.

Dans le plan général, on a réuni tout ce qui pouvoit aſſurer une navigation facile & auſſi continue qu'il étoit poſſible; on ne pouvoit donc négliger la rigole de Torcy, qui devoit le plus y contribuer par l'abondance de ſes eaux, qui, avec le réſervoir de Longpendu, pouvoit alimenter le point de partage pendant près de trois mois d'été : c'eſt l'opinion des ingénieurs, ou plutôt ce ſont les termes des rapports des ingénieurs communiqués à la commiſſion. Mais en arrêtant le projet de cette rigole, il ne fut pas alors queſtion de la rendre navigable.

Ce ne fut que lorſqu'on en commença la conſtruction, que les intéreſſés à l'établiſſement du Creuzot demandèrent à l'adminiſtration de la ci-devant province de Bourgogne, de lui faire donner huit pieds de largeur, afin que des bateaux de ſept pieds de largeur ſur quarante de longueur puſſent y naviguer.

Leur demande fut accueillie par les élus des ci-devant états de Bourgogne, & la rigole fut ouverte dans ces dimenſions juſqu'à Torcy, c'eſt-à-dire, ſur une longueur de cinq kilomètres (environ 2566 toiſes, ou une lieue moyenne) & l'on y a conſtruit une écluſe pour en faciliter la navigation. On évalue à 35,000 liv. (valeur de 1790) l'augmentation de dépenſe que cette nouvelle deſtination a occaſionnée, y

compris la partie souterraine de 1268 mètres, parce que dans tous les cas ce percement eût été plus avantageux que le développement de la rigole sur plus de deux myriamètres (environ quatre lieues moyennes) de côteaux.

Cependant cette rigole s'arrêtant à Torcy, se trouvoit encore à six kilomètres (3079 toise.) de distance du Creuzot; & le chemin dans cet espace étant peu praticable, l'établissement ne pouvoit retirer que de foibles avantages de cette navigation. Les intéressés demandèrent, en juin 1793, que la rigole fût prolongée jusqu'à la fonderie.

Les projets furent examinés par l'assemblée des ponts & chaussées : sur son avis, les ordres furent donnés à l'ingénieur en chef du département de faire faire les plans & devis de celui que l'assemblée des ponts & chaussées avoit adopté, qui, au moyen de dix écluses, devoit porter la rigole navigable jusqu'à la route de Couches à Montcenis, sur une longueur de 4037 mètres (2072 toises).

Les devis estimatifs furent dressés en germinal de l'an second; ils montent à 335,072 liv., compris la valeur des terreins; ce qui donne, suivant l'échelle de proportion, 217,797 liv. valeur métallique.

La commission des travaux publics approuva les plans le 13 prairial de la même année, & en ordonna l'exécution.

Les ouvrages furent mis en adjudication, & les délivrances tranchées; mais l'augmentation des denrées, des matériaux & de la main-d'œuvre, obligea de résilier tous ces marchés, même avant qu'aucun des adjudicataires eût commencé les travaux. On arrêta, le 13 nivôse an 3, qu'ils seroient exécutés par régie. On y a en effet employé quelques ouvriers jusqu'à la fin de pluviôse an 4 : mais tous les ouvrages faits se réduisent à des déblais dans l'emplacement de la rigole & des écluses, des découverts de carrières & extraction de matériaux, qui ont coûté, valeur nominale, 381,481 liv., c'est à dire, suivant l'échelle de proportion du 15 germinal, 38,865 liv., & suivant l'estima-

tion de l'ingénieur en chef, relativement au cours réel à l'époque du paiement, 7597 liv. ſeulement, valeur métallique ou de 1790.

Tel eſt l'état dans lequel ſe trouvent aujourd'hui les ouvrages commencés pour le prolongement de la rigole de Torcy, & d'après lequel il eſt facile de juger que ſon achèvement exigeroit encore une dépenſe d'à-peu-près 210 mille livres.

Convient-il d'ordonner ce prolongement? Voilà la queſtion qui me reſte à traiter.

L'affirmative ne ſouffriroit pas de difficulté, même après avoir reconnu que l'établiſſement du Creuzot n'eſt pas propriété nationale, ſi l'on pouvoit prévoir que le gouvernement fût dans le cas de tirer à l'avenir de cette fonderie les mêmes quantités de canons, de mortiers, de projectiles de guerre & d'objets d'armement de toute eſpèce, qu'il en a tirées les années precedentes; car il eſt évident, comme l'obſerve l'ingénieur en chef du département, que *ſi dès-lors la rigole eût eté faite, l'on eût épargné ſur ces tranſports tout ce que cet ouvrage eût coûté.*

Ainſi l'utilité publique commanderoit la deſtination de la portion de terrein néceſſaire à ce prolongement, dont la longueur n'eſt, comme je l'ai dit, que de 2,000 toiſes; & la dépenſe ne ſeroit rien en comparaiſon des avantages qui en réſulteroient

Mais les beſoins de la guerre ne dureront pas toujours, ils ne ſeront pas toujours les mêmes; & ce qui mérite encore plus d'attention, on peut demander ce que deviendra cette rigole, quel ſera le dédommagement des avances faites pour ſa conſtruction, ſi les propriétaires de cette fonderie viennent à ceſſer la fabrication de ces objets, s'il leur plaît de changer la deſtination de leurs uſines, ſi quelques circonſtances que l'on ne peut prévoir, les forçoient d'en abandonner l'exploitation?

Il y a encore à conſidérer que le prolongement projeté n'arrivera qu'au chemin de Couches à Montcenis, qu'il

reſtera par conſéquent un tranſport par terre depuis la fonderie, d'environ 1000 toiſes ; de ſorte que tout l'avantage de cette conſtruction ſe réduiroit, à cet égard, à rapprocher de moins d'une lieue le chargement ſur bateaux, & qu'il pourroit être préférable de pratiquer une route qui en rendît le trajet facile.

C'eſt donc dans des vues d'utilité plus générale & plus continue que nous devons puiſer les motifs de déciſion de cette queſtion.

On voit, dans le mémoire de l'ingénieur en chef, que, lors de l'approbation du projet de ce prolongement, il fut auſſi queſtion des mines du Creuzot dont on pouvoit tirer de grands approviſionnemens de charbon de terre pour Paris, pour Indret, & pour d'autres établiſſemens où ce combuſtible pouvoit être tranſporté par eau. Il fait valoir le bénéfice que les conſommateurs trouveront dans la diminution de prix des matières brutes & ouvrées, lorſqu'elles ne ſeront plus affectées des frais énormes du tranſport par terre. Il met en ligne de compte les hommes & les animaux occupés à ces tranſports qui ſeront rendus à l'agriculture. Il remarque enfin que *de grandes forêts ſont ſituées à portée de cette rigole*, & que le produit de leur exploitation peut y être tranſporté avec avantage, ſoit pour la marine, ſoit pour des uſages particuliers.

Cependant il ne diſſimule pas qu'il ne connoît aucun rapport dans lequel les avantages que le gouvernement retireroit en particulier de cet établiſſement, ſoient balancés avec les dépenſes.

Votre commiſſion a penſé que, dans ces circonſtances, il ſeroit prématuré de prendre un parti, ſoit pour ordonner la conſtruction de ce prolongement, ſoit pour en rejeter définitivement le projet : il lui a paru indiſpenſable d'acquérir auparavant des connoiſſances plus étendues, & des baſes plus fixes ; d'inviter en conſéquence le Directoire exécutif, par un meſſage, à faire examiner la queſtion ſous tous ces rapports, & à tranſmettre au Conſeil le réſultat de cet examen.

C'eſt l'objet de l'arrêté que je ſuis chargé de vous propoſer à la ſuite du projet de réſolution, concernant l'augmentation des réſervoirs d'eau au point de partage du canal du centre, le mode de ſon adminiſtration, & les meſures à prendre pour en aſſurer l'entretien.

PROJET DE RÉSOLUTION.

Le Conſeil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de ſa commiſſion ſur l'état de ſituation du canal du centre (ci-devant du Charollois), & ſur le meſſage du Directoire exécutif, du 22 ventôſe de l'an 4, concernant les ouvrages à faire pour obtenir la quantité d'eau néceſſaire au point de partage ;

Conſidérant que la communication des deux mers par la jonction de la Saone à la Loire eſt une des parties les plus importantes du ſyſtême de navigation intérieure pour faciliter les tranſports & vivifier le commerce ſur une ligne qui traverſe dix départemens ;

Que les grandes dépenſes qui ont été faites pour l'exécution de ce projet, & qui font aujourd'hui partie de la dette nationale, tomberoient en pure perte ſi l'on ne ſe hâtoit d'arrêter les progrès des dégradations des ouvrages faits, d'aſſurer l'entretien de ce canal ſur ſes propres produits, & de porter ſes réſervoirs au volume d'eau que ſa navigation doit conſommer habituellement, déclare qu'il y a urgence.

Le Conſeil, après avoir déclaré l'urgence, prend la réſolution ſuivante :

ARTICLE PREMIER.

Il ſera perçu à l'avenir, & à commencer dix jours après la publication de la préſente, ſur le canal du centre, un droit de navigation, lequel ſera diſtinct & ſéparé du prix de voiture, fourniture & conduite des bateaux, pour leſquelles

le conventions entre les chargeurs & les propriétaires & patrons de bateaux continueront d'être libres.

I I.

Néanmoins les bateaux destinés au transport des voyageurs ou coches d'eau, s'il est jugé utile d'en établir, seront fournis par l'administration du canal, & le prix de voiture réuni au droit de navigation.

I I I.

Il sera payé, par toute personne voyageant sur lesdits coches, quinze centimes pour cinq kilomètres (2,566 toises, ancienne mesure).

Le même droit sera payé par toute personne voyageant sur d'autres bateaux, excepté les patrons & gens de l'équipage.

Il ne sera perçu que moitié dudit droit pour les militaires & matelots en activité de service.

I V.

Toutes matières & marchandises transportées par ledit canal paieront le droit de navigation fixé par le tarif annexé à la présente.

V.

Ledit tarif sera imprimé & affiché dans le lieu le plus apparent des bureaux établis pour la perception, & les distances marquées par des bornes indicatives numérotées.

V I.

Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées, d'un bord à l'autre, dans l'étendue d'une

même commune, ne feront fujettes à aucun droit, à la charge par les propriétaires de tenir la main à ce que lefdites barques n'embarraffent la voie d'eau, & de fe conformer aux réglemens de police de la navigation.

VII.

Les produits de la perception des droits de navigation, ainfi que de l'exploitation des étangs, fonds ruraux & autres dépendances du canal, feront fpécialement affectés aux dépenfes de conftructions, réparations & entretien, ainfi qu'aux frais d'adminiftration, & l'excédent verfé dans la caiffe du receveur des revenus des domaines nationaux.

VIII.

Lorfque les produits de la perception feront fuffifamment connus, &, au plus tard, avant l'expiration de la troifième année, lefdites perception & exploitation feront publiées en délivrance aux enchères, à la charge par l'adjudicataire de faire tous les ouvrages de réparation & d'entretien qui feront jugés néceffaires, & l'adminiftration établie, conformément à ce qui eft prefcrit par les lois des 21 vendémiaire & 27 nivôfe derniers, pour les canaux du midi, d'Orléans & de Loing.

IX.

Les onze étangs dont l'état eft annexé à la préfente, feront réunis au canal du centre pour fervir à l'augmentation de fes réfervoirs, & à l'exploitation de ceux deftinés à y verfer leurs eaux.

X.

Ceux defdits étangs qui font propriétés nationales, font en conféquence diftraits des biens nationaux à vendre.

X I.

Ceux qui se trouveront appartenir à des particuliers, de même que ceux qui ayant fait partie des biens nationaux, auroient été vendus, seront acquis pour la République, en suite de l'estimation qui en sera faite par experts, & le prix entier acquitté, ou consigné en cas d'opposition, avant que lesdits propriétaires puissent être dépossédés.

X I I.

L'indemnité de ceux qui seroient fondés en droit de disposer des eaux d'aucun desdits étangs pour leurs moulins ou usines, sera également réglée par experts, & acquittée de la même manière.

X I I I.

Dans le cas où il seroit reconnu nécessaire de réunir quelque portion de terrein pour l'achèvement, soit du grand réservoir de Torcy & de sa chaussée, soit de la rigole actuellement ouverte pour en amener les eaux au point du partage, le Directoire exécutif en fera faire l'acquisition, & acquitter le prix, comme il est dit dans les articles précédens.

X I V.

La présente résolution sera imprimée; elle sera portée au Conseil des Anciens par un messager d'état.

Suivent *le tarif des droits*, & *l'état des étangs à réunir.*

Tarif des droits de navigation qui seront perçus sur le canal du centre, par 5 kilomètres (lieue moyenne de 2,566 toises).

Le dixain de myriagrammes de toutes matières & marchandises non ci-après spécifiées, paiera savoir :

	centimes
Pour les marchandises non-encombrantes (1) . . .	4
pour les encombrantes.	5
Le poinçon de vin (2) de la capacité de 228 litres (environ 240 pintes, ancienne mesure).	12
d'eau-de-vie, vinaigre & autres liqueurs & boissons.	12
de lie	9
de fruits & légumes	8
Les autres futailles à proportion.	
Le poinçon vuide	1
Le dixain de myriagrammes de tuiles, briques, chaux, plâtre cuit, sable, argille (3). .	3 . 5
de foin & paille (4)	3

(1) Ce qui fait, pour le trajet entier de 23. 7 lieues moyennes de 5 kilomètres, ou 60,840 toises (ancienne mesure), 94. 8 centimes; ce qui revient à 5 deniers $\frac{489}{1000}$ par quintal, & par lieue de 3000 toises.

(2) Ce qui fait, pour le trajet entier, 2 francs 85 centimes.

(3) Ce qui revient à 4 deniers $\frac{22}{100}$ par quintal, & par lieue de 3000 toises.

(4) Ce qui fait 3 deniers $\frac{53}{100}$ par quintal, & pour 3000 toises.

centimes

Le mètre cube (environ 29 pieds cubes, anc. mes.)
de bois à bâtir, bois quarrés & solives (1) 22
de bois de sciage & de fente 18
de pierre de taille, de marbre (2) . . . 60
de moëllons, pierre à chaux, pierre à plâtre (3) 50

Le stère ou mètre cube de bois de chauffage (4) . . 12
de fagots, bois à charbon 9

Le kilolitre de charbon de bois (5) 6
de charbon de terre (6) 16

Le kilolitre de cendres neuves (7) 20
de cendres lessivées ou charrées . . . 16
de sel (8) 25

---

(1) Ce qui fait, à 60 livres le pied cube, 3 deniers $\frac{55}{100}$ par quintal, & pour 3000 toises.

(2) Ce qui fait 3 deniers $\frac{52}{100}$ par quintal, & pour 3000 toises, le pied cube étant pris pour 185 livres.

(3) Ce qui fait 2 deniers $\frac{94}{100}$ par quintal, & pour lieue de 3000 toises.

(4) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{52}{100}$ le quintal pour 3000 toises, en prenant le pied cube pour 33 livres seulement, à cause des vuides moyennement réduits.

(5) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{84}{100}$ par quintal, & pour 3000 toises.

(6) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{36}{100}$ par quintal, & pour 3000 toises.

(7) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{739}{1000}$ par quintal, & pour 3000 toises.

(8) Ce qui revient par quintal, & pour 3000 toisest, à 3 deniers $\frac{92}{100}$, en prenant le minot pour 100 livres.

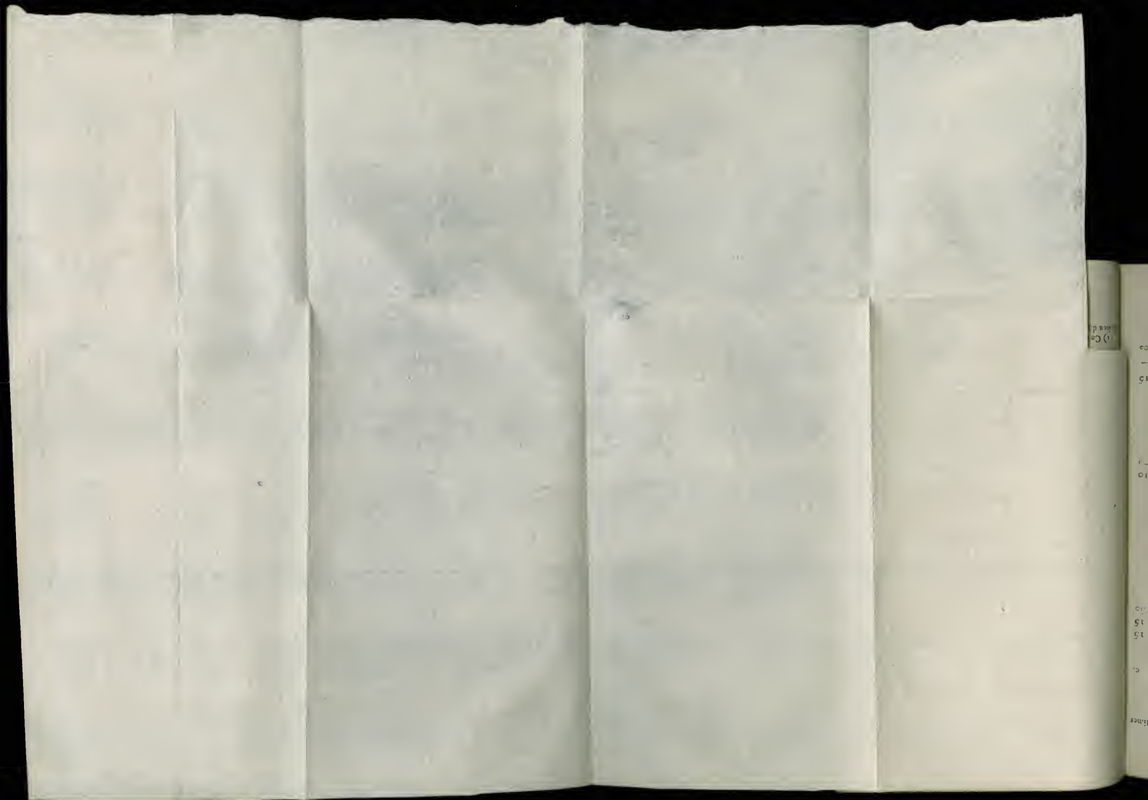
	centimes
Le kilolitre de bled (1)	22
d'avoine	14
de légumes	21

	fr.	c.
Le train ou radeau de 27 mètres de longueur (environ 14 toises) savoir,		
de bois quarrés	5	15
de planches	4	15
de bois de chauffage	2	50

Les trains plus longs à proportion.

	fr.	c.
Bateau de la tenue de 60 centimètres d'eau, non-compris le fond (environ 22 pouces) chargé, savoir,		
de charbon de terre	2	
de cendres lessivées ou charrées	2	
de bois de chauffage	3	
de bois quarrés, de fente, de sciage & de charronnage	4	
de pierre de taille & marbre	4	10
de moëllons & plâtre	2	75
d'ardoise	6	
de foin & paille	4	
de fruits	5	
Bateau à bascule de poisson, à la tenue de 60 centimètres d'eau, paiera par double décimètre de tillac		15

(1) Ce qui revient à 3 deniers $\frac{95}{100}$ par quintal, pour 3002 toises.



ÉTAT DES ÉTANGS DONT LA RÉUNION AU CANAL DU CENTRE EST PROPOSÉE.

NOMS des ÉTANGS.	SURFACE		VOLUME D'EAU.		APPERÇU du produit annuel & locatif.	SITUATION.	OBSERVATIONS.
	En hectares.	En arpens.	Mètres cubes.	Pieds cubes.			
BORDEAU.	6 . 85	13 . 4205	111200	3247373	Francs. 160	Cet étang touche au réservoir de Long-Pendu, & y verse ses eaux.	Les acquereurs de la ferme d'Avoise s'en sont mis en possession.
RAVARDE.	11 . 64	22 . 805	189034	5519793	200	Même situation.	Même observation.
NEUF.	10 . 96	21 . 4728	177916	5195147	200	Il touche au point de partage, & y verse ses eaux.	Même observation.
SAINT-PIERRE.	6 . 16	12 . 0686	100076	2922219	80	Il est à la queue du précédent.	Même observation.
LE DUC.	9 . 59	18 . 7887	171245	5000354		Il touche au prolongement de la rigole de Torcy, & y verse ses eaux.	Propriété nationale. Cet étang n'est d'aucun produit, recevant les eaux vitrioliques des fonderies du Creuzot.
LAMOTTE-BOUCHOT.	5 . 29	10 . 6416	94460	2758232	160	Cet étang est détruit : il peut être rétabli à peu de frais, & verser ses eaux au-dessous du point de partage, n'étant séparé du canal que par une chaussée.	Propriété nationale.
PORCHER.	0 . 6848	1 . 3416			40	Il est enclavé, comme les précédens, dans la forêt nationale d'Avoise.	Possédé par les acquéreurs du domaine d'Avoise.
GRANDE GUILLEMETTE.	1 . 0272	2 . 0124			50	Même situation.	Même observation.
PETITE GUILLEMETTE.	0 . 3424	0 . 6708			20	Même situation.	Même observation.
GRANDE CHAUMETTE.	0 . 6848	0 . 3416			20	Même situation.	Même observation.
PETITE CHAUMETTE.	0 . 2567	0 . 5029			30	Même situation.	Même observation.
TOTAUX...	53 . 4859	105 . 0665	843931	24653418	Francs. 560		

Rapport de Guyton, pag. 31.

	fr.	c.
Un bateau de 60 décimètres de longueur (environ 8 toises)	2 .	15
de 185 décimètres (9 toises)	3 .	15
de 205 décimètres (10 toises ½)	5	
de 215 décimètres (11 toises)	4 .	75

Tous bateaux dont la tenue excédera 60 centimètres d'eau, paieront par chaque double centimètre d'augmentation. 60

Les bateaux ci-dessus mentionnés doivent être entendus de ceux fréquentant le canal de Briare ; la charge des bâches, ciscelandes venant de Saone, & autres bateaux de forme différente, de moindre ou plus grande dimension, sera réduite ou déterminée d'après la tenue d'eau, & paiera dans la même proportion.

Bateau vuide (1) 65

PROJET D'ARRÊTÉ.

Le Conseil des Cinq-Cents, après avoir entendu le rapport de la commission chargée d'examiner le message du Directoire exécutif du 22 ventôse de l'an 4, concernant le prolongement de la rigole navigable de Torcy, au-delà du point où elle reçoit les eaux, pour les conduire au point de partage du canal du centre,

Arrête qu'il sera fait un message au Directoire exécutif pour l'inviter à se faire rendre compte des avantages que l'on peut attendre de l'exécution de ce projet, soit pour le com-

---

(1) Ce qui revient, pour le trajet entier, à 15 francs 40 centimes, au lieu de 20 francs que donnoit le droit de 5 sous par écluse.

merce en général, ſoit pour les approviſionnemens de diverſes parties de ſervice public, de la nature & valeur des terreins qu'il faudroit y conſacrer, des droits de navigation qui pourroient être établis ſur cette partie, & du rapport de leur produit préſumé avec l'apperçu des dépenſes d'entretien; & à adreſſer au Conſeil les réſultats de ces examens & vérifications, avec les plans & devis eſtimatifs de cette conſtruction.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Floréal, an 5.